

Александр ЛИХОНОСОВ, Александр СИДОРОВ

РЕЦЕНЗИЯ НА МОНОГРАФИЮ Ю.А. ХАРЛАМОВОЙ «РОССИЙСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КОМПЛЕКС: ПОЛИТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ»

Статья представляет собой рецензию на монографию доктора политических наук Ю.А. Харламовой «Российский железнодорожный комплекс: политический анализ».

The given article is a review of the monograph of Ju.A. Kharlamova «Russian Railway Complex: Political Analysis».

Ключевые слова:

железнодорожный комплекс, коммуникации, социальная стабильность, межрегиональное сотрудничество, национальная безопасность; railway complex, communications, social stability, interregional cooperation, national security.

В книге исследователя Ю.А. Харламовой «Российский железнодорожный комплекс: политический анализ»¹ проводится всесторонний политический анализ роли железнодорожного комплекса в пространстве российского государства. Автор справедливо считает, что для такого государства, как Россия, железнодорожные коммуникации имеют колоссальное значение в плане сохранения государственной целостности страны, обеспечения социальной стабильности, межрегионального сотрудничества. В условиях же транзитивной реформации российского общества его железнодорожный комплекс в еще большей степени, чем раньше, влияет на политико-административные, управленческие процессы в их локальном, региональном и федеральном форматах.

Представленное исследование является крайне своевременным, позволяя акцентировать роль коммуникационно-транспортных оснований политического процесса, весьма редко становящихся предметом специального политологического исследования. В этом смысле стоит поддержать стремление автора выявить характер позиционирования российского железнодорожного комплекса в современном политическом пространстве России, определить степень его влияния на выработку стратегических государственных решений в современных условиях с учетом их регионального измерения.

Исследователь достойно справился с поставленной задачей, не только дав фундированное подтверждение того факта, что логика цивилизационного развития возводит транспорт в ранг политической доминанты, но и представил на суд читателя самостоятельную, творческую и внутренне завершенную работу. Несомненной научной новизной данной работы является разработанная автором теоретическая модель, определяющая природу и особенности позиционирования железнодорожного комплекса как институциональной матрицы российского государства и фактора политического процесса, а также обладающая несомненными прикладными возможностями. Столь же значимой заслугой автора и выражением научной новизны предпринятого исследования является глубокое обоснование ключевой роли железнодорожного комплекса

ЛИХОНОСОВ

Александр
Геронтьевич –
д.полит.н.,
профессор кафедры
государственного
управления и
национальной
безопасности
Военной академии
Генерального штаба
ВС РФ

СИДОРОВ

Александр
Валентинович –
д.и.н., профессор,
заведующий
кафедрой
политической
истории
факультета
государственного
управления МГУ
им. М.В. Ломоносова

¹ Харламова Ю.А. Российский железнодорожный комплекс: политический анализ : монография. – М. : Инфра-М, 2012, 182 с.

в процессах обеспечения национальной безопасности современного российского общества и государства, а также определение характера местоположения российского железнодорожного комплекса во внутри- и внешнеполитическом пространстве России.

Полученные автором результаты существенно расширяют теоретико-методологические возможности научного описания факторного поля политического процесса, спецификации его технологических компонентов в конкретно-историческом аспекте. Особый оттенок научной новизне работы придает междисциплинарный характер многих важных выводов и положений работы. В ней продемонстрирован синтез современных гуманитарных подходов к анализу политической реальности, что, несомненно, влияет на совершенствование понятийного аппарата политологии транспорта как научной субдисциплины.

Равным образом значимо и прикладное значение работы, предполагающее разработку важных практических рекомендаций по решению структурно-организационных и иных проблем развития железнодорожного транспорта, повышению его роли в обеспечении национальной безопасности России. Более того, полученные данные могут служить научной основой для подготовки законопроектов РФ и ее субъектов в области транспортной политики, программ взаимодействия государственных органов с крупными российскими государственными корпорациями в решении проблем модернизации страны. Материалы монографии могут использоваться в качестве информационной базы для последующих политологических исследований транспортных проблем, служить основой для написания учебных пособий.

Залогом решения поставленных автором задач и достижения эвристически значимых результатов является фундаментальный характер исследования и хорошая структуризация проблемы. В частности, Ю.А. Харламова привлекает большой и разнообразный теоретический материал, отечественные и зарубежные работы, труды представителей философской, исторической, экономической и социально-политической мысли. Это дало ей возможность не только осветить традиционные парадигмы (в рамках кото-

рых транспортные факторы выступали в роли контекста развертывания государственной политики и политического процесса), но и изменить этот инвариантный по отношению к развитию общества аналитический подход, показав глубокую взаимообусловленность политических отношений и его транспортных составляющих.

Говоря о достоинствах проведенного исследования, следует также положительно оценить результаты анализа воздействия железнодорожно-транспортного комплекса на эволюцию различных политических систем и режимов правления в российском государстве. Именно в этом контексте автор формулирует концептуальные основания разработки практических мер по снижению социальной и геополитической напряженности в российском обществе, обусловленных неравномерной эволюцией транспортно-железнодорожного комплекса, его мобильностью и влиянием на мировое экономическое пространство, международную транспортную инфраструктуру.

Заслуживает поддержки продемонстрированный автором междисциплинарный формат исследования, в рамках которого российский железнодорожный комплекс рассматривается и как материально-техническая система (обладающая специфическим внутренним строением), и как социально-экономическое явление (со своим стоимостным содержанием, параметрами владения и распоряжения), и как управленческая структура (влияющая на уровень централизации и характер госрегулирования, обеспечение развития и воспроизводства систем жизнеобеспечения российского общества), и как политический фактор (обладающий существенной значимостью при формировании внутренней и внешней геополитической архитектуры), а также как особый цивилизационный феномен (отражающий культурную эволюцию отечественного социума). Более того, автор убедительно демонстрирует и коэволюционный характер железнодорожно-транспортного комплекса, раскрывая влияние климатических и ландшафтных условий на его историческую динамику.

Автор справедливо отмечает, что статусное позиционирование российского железнодорожного комплекса в совре-

менном поле политики предопределяет существеннейшие последствия и в процессе внутренней интеграции социума, и в контексте глобализации мирового пространства. А это позволяет, в свою очередь, оценивать его потенциал как мощнейшего (наряду с финансовыми и информационными трансграничными факторами) катализатора современных общественно-политических тенденций и преобразований.

Нельзя не отметить заслугу автора в изучении конфликтов и тенденций в железнодорожной сфере в контексте реализации различных моделей государственной политики. Этот анализ позволил автору прийти к выводу, что из-за различий в государственных стратегиях ни одна из зарубежных моделей развития железнодорожных комплексов не может быть полностью реализована в России. Отсутствует и общепризнанная модель управления. Важно и то, что, по мнению автора, зарубежный опыт не подтвердил безусловное преимущество диверсификации желез-

нодорожного комплекса по видам деятельности. По ее мнению, Россия должна строить свою собственную модель управления железнодорожно-транспортным комплексом, опираясь на уровень технического и экономического развития и национальные традиции.

В этом контексте нельзя не отметить разработку автором концепции мульти-модальной (интермодальной) российской транспортной системы, предполагающей более широкое использование потенциала российских рек с меридиональным расположением. Железнодорожные линии (примыкающие к Колыме, Индигирке, Лене, Енисею, Оби, Северной Двине, Иртышу, Амуру и некоторым другим рекам) могли бы способствовать организации транспортных узлов, выводящих внутреннюю геополитическую интеграцию страны на новый уровень, более качественному освоению российского географического пространства и, как следствие, увеличению политической капитализации российского государства.